Frachtbrief und Frachtbriefduplikat

Inaugural-Dissertation

zur

Erlangung der juristischen Doktorwürde

einer

hohen rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät

der

Vereinigten Friedrichs-Universität Halle-Wittenberg

vorgelegt von

Karl Neumann
Referendar
aus Bernburg.

Referent: Professor Dr. Julius v. Gierke.

*

Auszug

Dessau 1922
Druck der Hofbuchdruckerei von C. Dünnhaupt, G. m. b. H., in Dessau.

Frachtbrief und Frachtbriefduplikat.

I. Allgemeines.

Der deutsche Frachtverkehr ist seit der Zeit des letzten Mittelalters bis zur Jetztzeit in steter Entwicklung begriffen. Im 19. Jahrhundert wird in Anbetracht dessen ein selbständiges Frachtrecht geschaffen. Als Gesetzesquelle ist das A. H. G. B. von 1861 und das neue H. G. B. von 1897 zu nennen. An sonstigen Gesetzesquellen kommen für das jetzige Frachtrecht, insbesondere für den Eisenbahnfrachtverkehr, noch die E. V. O. v. 1. April 1909, für den inländischen Wasserfrachtverkehr das Binnenschiffahrtsgesetz v. 1895 in Betracht. Für den internationalen Eisenbahnfrachtverkehr ist das Int. Fracht-Übereink. v. 1890 nebst seinen Ergänzungen zu nennen.

II. Der Frachtvertrag.

Zur Erklärung der Rechtsnatur des Frachtbriefes und Frachtbriefduplikates ist es erforderlich, den Frachtvertrag und die bei ihm beteiligten Personen zu betrachten. Der Frachtvertrag enthält Teile eines Werkvertrages, eines Verwahrungsvertrages und eines Vertrages z. G. Dritter. Er ist jedoch ein einheitlicher Vertrag und nicht eine bloße Aneinanderreihung seiner einzelnen Bestandteile, keine Verbindung von Haupt- und Nebenvertrag. Eine bestimmte Form ist für den Landfrachtvertrag nicht vorgeschrieben, auch ist er im Gegensatz zum Eisenbahnfrachtvertrag, der ein Realvertrag ist, ein Konsensualvertrag.

Als Vertragsparteien sind zunächst beim Frachtvertrage nur der Absender und der Frachtführer beteiligt, in manchen Fällen auch noch ein Versender, der jedoch nur eine Nebenstellung neben dem Absender einnimmt. Der Absender schließt mit dem Frachtführer den Frachtvertrag ab und übergibt ihm das Gut zur Beförderung. Der Frachtführer bringt das Gut an den Ablieferungsort, wo es der Empfänger in Empfang nimmt. Die Rechtsposition des Empfängers entwickelt sich während des Transportes des Gutes und wird mit dessen Ankunft am Ablieferungsorte zu einem Vollrecht, sofern der Absender nicht gem. § 433 H. G. B. noch nachträgliche Verfügungen über das Gut erteilt hat. Bei Geltendmachung dieses Rechtes handelt der Empfänger im eigenen Namen, nicht als Stellvertreter des Absenders.

III. Der Frachtbrief.

1. Der gewöhnliche Frachtbrief.

Der Frachtbrief des Landfrachtverkehrs betrifft in erster Linie den Akt der Beförderung. Er hat gemäß § 426 H. G. B. neun bestimmten Voraussetzungen zu genügen. Die Norm des § 426 H. G. B. ist jedoch nur dispositiver Natur. In der älteren und neuen Literatur ist viel über die rechtliche Natur des Frachtbriefes gestritten. Bei Beurteilung dieser Frage kann nur in Betracht kommen, ob der Frachtbrief a) ein Brief an den Empfänger, b) eine schlichte Beweisurkunde, c) eine Vertragsurkunde, d) ein Waren- oder Wertpapier ist. In fast ausschließlichem Maße ist der Frachtbrief eine Beweisurkunde. Nur hinsichtlich der Stellung des Frachtführers, der den Empfänger wegen der Fracht im Falle des § 436 H. G. B. in Anspruch nimmt, und hinsichtlich der Samtfrachtführer wird er zur rechtsbegründenden Urkunde. Da-

gegen ist der Frachtbrief weder ein Waren- noch ein sonstiges Wertpapier, seine Bedeutung als Begleitschreiben an den Empfänger ist nur rein instruktioneller, nicht aber rechtlicher Art.

2. Wirkungen des gewöhnlichen Frachtbriefes.

Eine verschiedene Stellung nimmt der Frachtbrief gegenüber den Rechten und Pflichten des Absenders und des Empfängers ein. Als wichtigstes Recht des Absenders kommt die ihm gemäß § 433 H. G. B. zustehende Verfügungsbefugnis über das Gut in Betracht. Dieses Recht ist, da es lediglich auf dem Frachtvertrage beruht, ein rein obligatorisches, das alle dinglichen Rechte am Gute unberührt läßt. Die Verfügungsbefugnis des Absenders kann sich neben den im § 433 H. G. B. aufgezählten Möglichkeiten auch noch in anderer Weise auswirken, nur müssen sich derartige Verfügungen, um wirksam zu sein, in dem Rahmen des mit dem Frachtführer geschlossenen Frachtvertrages halten. Die Verfügungsbefugnis des Absenders über das Gut ist zeitlich beschränkt. Sie endet, sobald dem Empfänger das Gut übergeben ist, oder sobald nach Ankunft des Gutes ihm der Frachtbrief ausgehändigt ist, oder wenn vom Empfänger aus § 435 H. G. B. Klage, die sich gegen den Frachtführer richtet, erhoben wird.

Der Empfänger kann während des Transportes des Gutes nur dessen Sicherstellung gemäß § 434 H. G. B. veranlassen, die eigentliche Verfügungsbefugnis über das Gut erlangt er erst, sobald das Verfügungsrecht des Absenders erloschen ist. Der Zeitpunkt der Beendigung des Verfügungsrechtes des Absenders war gemäß Art. 405 A. H. G. B. auf „die Ankunft des Frachtführers" gelegt. Das neue H. G. B. hat den entscheidenden Zeitpunkt jedoch auf die „Ankunft des Gutes" verlegt. Der Empfänger macht dieses Verfügungsrecht als eigenes Recht, das auf dem Frachtvertrage als Vertrag z. G. Dritter beruht, geltend (herrschende Lehre) nicht als Mandatar, Zessionar oder Stellvertreter des Absenders.

Mit der Beendigung des Transportes entsteht für den Frachtführer der Anspruch auf seine Vergütung. Durch § 436 H. G. B. ist dem Empfänger eine Zahlungspflicht kraft Gesetzes auferlegt, die jedoch durch Parteivereinbarung geändert werden kann (so auch R. G. 71/345 ff., 95/123 ff.). Bei dieser Zahlungspflicht des Empfängers sind die Fälle des § 435 und des § 436 H. G. B. zu scheiden. Im Falle des § 435 wird die Grenze der Verpflichtung durch den Frachtvertrag, in dem des § 436 H. G. B. durch den Frachtbrief bestimmt, wobei im letzteren Falle Gut und Frachtbrief vom Empfänger angenommen sein müssen.

3. Besonderheiten.

Gütertransporte nach weit entfernten Orten kann der Frachtführer für den Regelfall nicht allein ausführen. Er wird hierzu vielmehr in der Regel die Hilfe fremder Frachtführer in Anspruch nehmen müssen. Es ist dies in der Weise möglich, daß das Gut nur auf bestimmte Teilstrecken aufgegeben wird, so beim Teilfrachtführer, oder daß der Absender dem ersten Frachtführer das Gut zur gesamten Beförderung übergibt, und dieser sich wieder fremder Frachtführer (Unterfrachtführer) bedient, die lediglich Erfüllungsgehilfen sind, oder in der Weise, daß die späteren Frachtführer unmittelbar zu Kontrahenten des Absenders werden (Samtfrachtführer), indem ihnen das Gut mit einem durchgehenden Frachtbriefe übergeben wird. In letzterem Falle sind die Samtfrachtführer Gesamtschuldner des Absenders und demgemäß verhaftet.

Auf den Eisenbahnfrachtbrief findet im allgemeinen das bisher Gesagte Anwendung. Das Verfügungsrecht des Absenders ist hier durch § 73 E. V. O. geregelt. Auch im Eisenbahnfrachtverkehr kann die Beförderung eines Gutes durch mehrere Eisenbahnen erfolgen. Eine Einschränkung findet sich hier nur hinsichtlich der Geltendmachung eines Schadensersatzanspruches, wobei § 100 E. V. O. die einschlägige Bestimmung darüber enthält. Bezüglich des internationalen Eisenbahnfrachtbriefes ist als weitere Ausnahme zu bemerken, daß

dieser in 2 Sprachen, in jedem Falle einmal in deutscher oder französischer Sprache, ausgestellt sein muß (Art. 6 Int. Fracht-Übereink.).

In anderen Ländern hat der Frachtbrief teils die Stellung einer Vertragsurkunde (Frankreich, Türkei, Niederlande), teils wird er wie nach deutschem Recht behandelt (Österreich, Spanien, Portugal, Italien).

IV. Das Frachtbriefduplikat.

Das Frachtbriefduplikat, das zunächst für den internationalen Eisenbahnverkehr, später auch für den internen Frachtverkehr eingeführt wurde, dient im Gegensatz zum Frachtbriefe als Sicherungsmittel für die am Frachtvertrage beteiligten Personen. Es ist stets eine schlichte Beweisurkunde. Es hat auch keine dingliche Wirkung. Anders steht es mit der Wertpapiereigenschaft. Da nach § 455, Abs. 2 H. G. B., § 73, Abs. 5 E. V. O., Art. 15, Abs. 3 Int. Fracht-Übereink. das Verfügungsrecht des Absenders an die Vorlage des Duplikates gebunden ist, hat es für den Absender die Bedeutung eines Wertpapieres, nicht dagegen für den Empfänger.

Zur wirksamen Erteilung einer nachträglichen Verfügung über das Gut ist nach § 73, Abs. 5 E. V. O. die Vorlage des Duplikates erforderlich. Führt die Eisenbahn nachträgliche Verfügungen ohne Vorlage des Duplikates aus, und kommt das Gut dadurch überhaupt nicht oder verspätet an, so erwirbt der Empfänger das Verfügungsrecht über das Gut in dem Zeitpunkt, in welchem es hätte ankommen sollen. Für einen eventuellen Schaden ist die Eisenbahn dem Empfänger haftbar. Zur Sicherung des Empfängers ist nach § 73, Abs. 3 E. V. O. jede nachträgliche Verfügung des Absenders in das Frachtbriefduplikat einzutragen. Weicht die Eisenbahn hiervon ab, so macht sie sich ebenfalls schadensersatzpflichtig. Geht der Absender vor Begebung des Frachtbriefduplikates verlustig, so kann er den Empfänger u. U. auf Abgabe einer Einverständniserklärung zu einer nachträglichen Verfügung verklagen. Eine Kraftloserklärung des Frachtbriefduplikates ist an sich zulässig. Sie hat jedoch keinen praktischen Wert.